ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου 201

23 Αυγούστου 2007

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 160

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρώπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας» (Ε EL 164 της 30.4.2004 και Ε EL 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του π.δ/τος 41/2005.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν.1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του ν.1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του ν. 2879/2000 (Α΄ 21) και 48 του 3427/2005 (Α΄ 312),

β) του άρθρου δευτέρου του ν. 2077/1992 «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη» (Α΄ 136),

γ) του άρθρου 90 του κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98),

δ) του άρθρου 27 παρ. 1 του ν. 3534/2007 (Α΄ 40).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού οι ακόλουθες δαπάνες: α) Ετήσια δαπάνη, ύψους 87.500 Ευρώ περίπου, για το τρέχον οικονομικό έτος, και 95.000 Ευρώ περίπου για κάθε επόμενο οικονομικό έτος, β) Δαπάνη από την κάλυψη εξόδων εκπαίδευσης και εξέτασης Διερευνητών, η οποία εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 20000 Ευρώ περίπου ανά εκπαιδευτική σειρά. Επίσης, προκαλείται ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή: α) αμοιβής στους Διερευνητές για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων, β) εξόδων μετακίνησης στα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τους Διερευνητές και σε τεχνικούς συμβούλους, γ) αμοιβής σε τεχνικούς συμβούλους, δ) αμοιβής σε εξωτερικό φορέα στον οποίο η Επιτροπή αναθέτει πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα, σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος.

Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά γεγονότα και για το λόγο αυτό δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ειδ.φ.39-110/ΚΑΕ Ομάδων 0200, 0800 και 1000)

3. Την υπ' αριθμ. 151/2007 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Άρθρο 1

Άρθρο 1 της Οδηγίας

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η εξασφάλιση της ανάπτυξης και η βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και η πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών σε όσους παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και ειδικότερα:

α) η εναρμόνιση της δομής του ρυθμιστικού συστήματος στην Ελλάδα,

β) ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων όλων των μερών, (μεταξύ άλλων διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε, Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, Κοινοποιημένων Οργανισμών).

γ) ο καθορισμός διαδικασίας εφαρμογής των κοινών στόχων ασφάλειας και της κοινής μεθοδολογίας ασφάλειας, προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας

δ) η σύσταση Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

ε) ο καθορισμός κοινών αρχών διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας των συστημάτων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Άρθρο 2 της Οδηγίας

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος αφορούν το σιδηροδρομικό σύστημα στην Ελλάδα, το οποίο διακρίνεται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής και της εκμετάλλευσης της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α΄ 60).

2. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος:

α) το μετρό, τραμ και τα άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα. Επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται συστήματα μετρό, οφείλουν να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή,

β) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών καθώς και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά,

γ) η σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

Άρθρο 3

Άρθρο 3 της Οδηγίας

Ορισμοί

Για το σκοπό του παρόντος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, τα οποία οδηγούν σε ατύχημα, ή συμβάν,

β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ή κάθε οργανισμού δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή,

γ) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό, ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες· τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα,

δ) «διαχειριστής υποδομής»: το νομικό πρόσωπο που σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) έχει την ευθύνη διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

ε) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που εγκρίνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης ή διέλευσης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις της παραγρ. 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60)

στ) «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων»: η Επιτροπή που έχει την αρμοδιότητα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

ζ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας,

η) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας,

θ) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ΄ ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων,

ι) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας, ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως αυτά ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ 139/2005 (Α ΄196), όπως ισχύουν,

ια) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων,ο οποίος συστήθηκε με τον Κανονισμό 881/2004/ΕΚ (Ε EL 220/3 της 21.6.2004),

ιβ) σιδηροδρομική επιχείρηση: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων της παρ. 15 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού,

ιγ) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο άρθρο 2 του π.δ. 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος,

ιδ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό, ή πέντε ή πε-

ρισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από την Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ότι θα κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ,

ιε) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ 139/2005 (Α΄ 196), όπως ισχύουν. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό,

ιστ) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία αυτών,

ιζ) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί,

ιη) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν,

ιθ) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 4
Άρθρο 4 της Οδηγίας

Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Η Αρχή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για τη συνολική τήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων, καταρτίζει, ενημερώνει, τροποποιεί τους κανόνες ασφάλειας και εποπτεύει τους αρμόδιους φορείς για την εφαρμογή και τήρηση των διατάξεων του παρόντος και επιβάλλει κυρώσεις σε όσους δεν τηρούν τις διατάξεις αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί κάθε μεταβολή στους κανόνες ασφάλειας, όπως αυτοί προκύπτουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Η Αρχή εξασφαλίζει τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η Αρχή εξασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και την λήψη μέτρων για τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, καθώς και να συνεργάζονται και να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες και πρότυπα ασφάλειας. Υποχρεούνται να καταρτίζουν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 29 παράρτημα ΙΙΙ, συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, τα οποία υποβάλλουν στην Αρχή, προκειμένου να λάβουν την Πιστοποίηση ασφάλειας και την Έγκριση ασφάλειας σύμφωνα σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11.

3. Με επιφύλαξη της ύπαρξης τυχόν αστικής ευθύνης, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει πρόσβαση ή δικαίωμα διέλευσης στην Εθνική σιδηροδρομική υποδομή, αναλαμβάνουν την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους και για την ασφαλή λειτουργία αυτού, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών, των εργαζομένων και των τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9.

4. Τα παραπάνω δεν θίγουν την ευθύνη κάθε κατασκευαστή, συντηρητή, συντηρητή συρμών, παρόχου υπηρεσιών και προμηθευτή, να παραδίδουν τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα και άλλο υλικό ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και τους όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και το διαχειριστή της υποδομής σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 5
Άρθρο 5 της Οδηγίας

Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των Κοινών Στόχων Ασφαλείας (ΚΣΑ) και να εξασφαλισθεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, η Αρχή, συγκεντρώνει πληροφορίες για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ). Η Αρχή συντάσσει την έκθεση σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 17.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους Κοινούς Δείκτες Ασφαλείας (ΚΔΑ), ορίζεται το 2006. Οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην ετήσια έκθεση για την ασφάλεια την οποία υποβάλλουν στην Αρχή, για το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με το άρθρο 9 παραγρ. 4, περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τη πρόοδο των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ, όπως ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.

3. Στο άρθρο 29 παράρτημα Ι καθορίζονται οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ), λαμβάνονται δε υπόψη από το διαχειριστή της υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πριν τους υποβάλλουν στην Αρχή κατά τα ανωτέρω.

Άρθρο 6

Άρθρο 6 της Οδηγίας

Κοινές Μέθοδοι Ασφαλείας

Με απόφαση τουΥπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι τροποποιήσεις των εθνικών κανόνων ασφάλειας με γνώμονα τη θέσπιση Κοινών Δεικτών Ασφάλειας (ΚΔΑ)και τυχόν αναθεώρησή τους, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παρ. 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Άρθρο 7

Άρθρο 7 της Οδηγίας

Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ)

1. Οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) καταρίζονται από τον Οργανισμό σύμωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παρ. 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται τροποποιήσεις των εθνικών κανόνων ασφάλειας, ώστε να επιτευχθούν οι ΚΣΑ και οι τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί τις αποφάσεις τροποποίησης των κανόνων σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Άρθρο 8

Άρθρο 8 της Οδηγίας

Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ)

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημοσιεύει και θέτει στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφάλειας και των αιτούντων έγκριση ασφαλείας σε γλώσσα απλή, κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους, τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας.
2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της Αρχής με απόφασή του εγκρίνει κάθε τροποποίηση των ήδη κοινοποιημένων εθνικών κανόνων ασφάλειας, η κοινοποίηση των οποίων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 2 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και εγκρίνει κάθε νέο κανόνα ασφαλείας που του τυχόν εισηγείται η Αρχή, εκτός και αν ο κανόνας αφορά εξ΄ ολοκλήρου την εφαρμογή ΚΔΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί άμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε μία από τις παραπάνω τροποποιήσεις.
3. Εάν, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καθιερώσει νέο Εθνικό Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ, ή εάν προτίθεται να εισαγάγει νέο Εθνικό Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες έχουν πρόσβαση ή διέλευση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, υποχρεούται πριν τη θέσπισή τους, να διαβουλευθεί με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και εγκαίρως να υποβάλλει σχέδιο κανόνα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς εξέταση, δηλώνοντας τους λόγους θέσπισης του. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών πριν την αποστολή του παραπάνω σχεδίου λαμβάνει τη γνώμη της Αρχής.

Άρθρο 9

Άρθρο 9 της Οδηγίας

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

1. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙ και τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, καθώς και ότι τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ εφαρμόζονται.
2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙΙ, με προσαρμογή στη φύση, στο μέγεθος και στις άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, όποτε αυτό ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.
3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας και τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το Πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει. Το εν λόγω σύστημα καταρτίζεται επιπλέον με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο τμήμα της υποδομής του.
4. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν πριν από τις 30 Ιουνίου εκάστου έτους στην Αρχή, έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:
α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας.
β) την πρόοδο των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των Κοινών Δεικτών Ασφάλειας, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.
γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας.

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την Αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Άρθρο 10 της Οδηγίας

Πιστοποιητικά ασφάλειας

1. Προκειμένου μία σιδηροδρομική επιχείρηση να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του παρόντος κεφαλαίου. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα για τη διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει τους κινδύνους και να προβαίνει σε ασφαλή εκμετάλλευση του δικτύου.

2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) την πιστοποίηση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙΙ

και

β) την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

αα) εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), των εθνικών κανόνων ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλης σχετικής με τις δραστηριότητές της νομοθεσίας

ββ) απασχόληση έμπειρου προσωπικού, δεόντως πιστοποιημένου, ικανού να πληροί τις απαιτήσεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και

γγ) χρησιμοποίηση κατάλληλου τροχαίου υλικού που πληροί τις απαιτήσεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και έχει λάβει ανάλογη πιστοποίηση.

Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση των ανωτέρω, που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο άρθρο 29 Παράρτημα IV.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται από την σιδηροδρομική επιχείρηση στην Αρχή, για την τεκμηρίωση των ανωτέρω και τη χορήγηση του πιστοποιητικού ασφαλείας.

4. Η Αρχή χορηγεί πιστοποιητικό στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν τις δραστηριότητες τους στην Ελλάδα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Το ανωτέρω πιστοποιητικό καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Το πιστοποιητικό που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α, ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

5. Σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει λάβει ήδη πιστοποίηση από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρώπαϊκής Ένωσης και σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα λαμβάνει από την Αρχή, συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β του παρόντος άρθρου. Συμπληρωματική πιστοποίηση χορηγεί η Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 2β και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν Πιστοποίηση από την Αρχή του άρθρου 16 για συγκεκριμένο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και θέλουν να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και αλλού.

6. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας ανανεώνεται μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη. Ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό του, κάθε φορά που ο τύπος ή η έκταση της δραστηριότητας υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση.

Ο κάτοχος του Πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για όλες τις σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας. Επιπλέον, κοινοποιεί στην Αρχή, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

Η Αρχή μπορεί να απαιτεί την αναθεώρηση του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Η Αρχή παρακολουθεί τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγήσει πιστοποιητικό ασφάλειας και εάν διαπιστώσει ότι κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του παρόντος, ανακαλεί το εν λόγω στοιχείο α) ή/και β) της παρ. 2 του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφασή της. Η Αρχή, που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση, που χορηγήθηκε δυνάμει των παρ. 2 και 3 του παρόντος γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην Αρχή ασφάλειας του άλλου κράτους μέλους που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

Η Αρχή αφαιρεί το πιστοποιητικό ασφαλείας εφόσον διαπιστωθεί ότι ο κάτοχός του δεν το χρησιμοποίησε για το σκοπό για τον οποίο είχε εκδοθεί επί ένα έτος μετά τη χορήγησή του.

7. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρώπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων εντός μηνός για το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο α), πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και την έδρα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ασφάλειας, και σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασης αυτής.

Άρθρο 11

Άρθρο 11 της Οδηγίας

Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

1. Για να έχει το δικαίωμα ο διαχειριστής υποδομής να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να λαμβάνει έγκριση ασφαλείας από την Αρχή.

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) έγκριση, η οποία επιβεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα III.

και

β) έγκριση, που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές, απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται στην Αρχή για τη χορήγηση της έγκρισης ασφάλειας.

3. Η έγκριση ασφάλειας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής, σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη.

Κάθε φορά που πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στην κατασκευή της υποδομής, τη σηματοδότηση ή την ηλεκτροδότηση, ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησης της υποδομής, η εν λόγω έγκριση ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό της, κατά περίπτωση με μέριμνα του διαχειριστή υποδομής. Ο κάτοχος της έγκρισης ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για τις μεταβολές αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί τον διαχειριστή υποδομής στον οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ασφάλειας και μπορεί να απαιτεί αυτή η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται μετά από ουσιαστικές μεταβολές του κανονιστικού πλαισίου της ασφαλείας.

Εάν η Αρχή διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφάλειας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

4. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων μέσα σε ένα μήνα για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του.

Άρθρο 12

Άρθρο 12 της Οδηγίας

Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφαλείας και εγκρίσεις ασφαλείας

1. Η Αρχή λαμβάνει απόφαση για κάθε μια αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί, το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων δικαιολογητικών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, η Αρχή πρέπει να καθορίσει τον χρόνο εντός του οποίου θα πρέπει αυτές να υποβληθούν.

2. Η Αρχή παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση σε κάθε ενδιαφερόμενο ως προς τον τρόπο χορήγησης του πιστοποιητικού ασφάλειας. Καταρτίζει κατάλογο με όλα τα δικαιολογητικά που έχουν καθορισθεί με τις υπουργικές αποφάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και θέτει όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση του αιτούντος.

Η Αρχή παρέχει ειδικές οδηγίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.

3. Η Αρχή παρέχει δωρεάν στους αιτούντες έγγραφο με οδηγίες για τον τρόπο υποβολής των αιτήσεων, όπου περιγράφονται και επεξηγούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης των πιστοποιητικών ασφάλειας και απαριθμούνται τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Όλες οι αιτήσεις για πιστοποιητικά ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στη γλώσσα που ζητά η Αρχή.

Άρθρο 13

Άρθρο 13 της Οδηγίας

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής που έχει βασικά καθήκοντα ασφάλειας, των μηχανοδηγών και του προσωπικού συνοδείας των τρένων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.), σε εκπλήρωση των απαιτήσεων που τίθενται από τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11, οι οποίες αφορούν την λήψη του πιστοποιητικού ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας.

2. Ο ΟΣΕ Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη πιστοποίηση. Τόσο για το πρόγραμμα εκπαίδευσης όσο και για το πρόγραμμα εξετάσεων και πιστοποίησης καθορίζεται και το αντίστοιχο κόστος.

3. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι δυναμικό και να προσαρμόζεται κατά περίπτωση με βάση την εξέλιξη των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα II. Στο πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνεται, κατ΄ ελάχιστο, εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις δρομολογίων, μηχανοδήγησης, σηματοδότησης, του συστήματος ελέγχου-χειρισμού, των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια, ανεύρεσης σφαλμάτων γραμμής. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον ΟΣΕ ΑΕ και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στην Αρχή στην αρχή κάθε έτους.

4. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να παρέχει στους εκπαιδευόμενους τα πλήρη στοιχεία, όπως και αντίγραφα για την

από μέρους του παρεχομένη εκπαίδευση, οι δε Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν προς το προσωπικό τους αντίγραφα σχετικά με την εμπειρία, την κατάρτιση και τα προσόντα τους.

5. Ο διαχειριστής υποδομής και οι Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παραμένουν οι υπεύθυνοι για το επίπεδο των προσόντων και της κατάρτισης του προσωπικού τους που είναι επιφορτισμένο με την τήρηση της ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρα 9, 10 και 11.

6. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να πιστοποιηθεί για την εκπαίδευση που παρέχει σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του συναρμόδιου Υπουργού, εφ΄ όσον απαιτείται, καθορίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

8. Η Αρχή διασφαλίζει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του ΟΣΕ Α.Ε. Επίσης, διασφαλίζει ότι και ο διαχειριστής υποδομής και το προσωπικό που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις παραπάνω εγκαταστάσεις κατάρτισης.

Άρθρο 14

Άρθρο 14 της Οδηγίας

Έγκριση θέσης σε λειτουργία

1. Η Αρχή χορηγεί συμπληρωματική έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τα κατωτέρω σε τροχαίο υλικό, στο οποίο έχει ήδη χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο Κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2, το οποίο όμως τροχαίο αυτό υλικό δεν πληροί τις απαιτήσεις των αντίστοιχων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία στην Ελλάδα, υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο για το τροχαίο υλικό και τον τύπο του τροχαίου υλικού, αναφέροντας τη χρήση για την οποία το προορίζει στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι για το τροχαίο υλικό έχει χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, τυχόν τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη χορήγηση της έγκρισης.

β) τα τεχνικά στοιχεία, το πρόγραμμα συντήρησης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η Αρχή και τα οποία είναι απαραίτητα για τη χορήγηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία.

γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τα οποία αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, το σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, το εύρος των τροχιών και το περιτύπωμα των υποδομών, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά άξονα και άλλους περιορισμούς του δικτύου.

δ) πληροφορίες για τις εξαιρέσεις από τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που χρειάζονται για τη χορήγηση της έγκρισης, καθώς και στοιχεία, με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων, που αποδεικνύουν ότι η αποδοχή του τροχαίου υλικού δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητους κινδύνους για το δίκτυο.

3. Η Αρχή μπορεί να ζητεί και συμπληρωματικά στοιχεία και πληροφορίες για το τροχαίο υλικό, για το οποίο υποβάλλεται αίτηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία όπως η συμβατότητα του τροχαίου αυτού υλικού με την εθνική υποδομή. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή μπορεί να ζητεί τη διεξαγωγή δοκιμών λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) και στην περίπτωση αυτή, ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η Αρχή λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Η χορηγουμένη έγκριση θέσης σε λειτουργία μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης του τροχαίου υλικού και άλλους περιορισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Άρθρο 16 της Οδηγίας

Καθήκοντα της Αρχής

1. Συνιστάται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου και σε αυτό ανατίθεται η άσκηση των καθηκόντων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

2. Στην Αρχή, εκτός από τις αναφερόμενες στα άρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 24 αρμοδιότητες, ανήκουν ιδίως και οι παρακάτω αρμοδιότητες:

α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το διευρώπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας και το συμβατικό διευρώπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και έλεγχος εάν αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

β) εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) έγκριση θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, το οποίο προς το παρόν δεν καλύπτεται από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 14.

δ) έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών ασφάλειας, η τροποποίηση και ανάκληση τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγεί σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, ο έλεγχος πλήρωσης των προϋποθέσεων και απαιτήσεων χορήγησης των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ο έλεγχος άσκησης των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου.

ε) παρακολούθηση, προώθηση και όταν κρίνεται αυτό αναγκαίο, η επιβολή νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας,

στ) τήρηση εθνικού μητρώου τροχαίου υλικού, το οποίο ενημερώνεται αυτόματα με τα στοιχεία του μητρώου που τηρούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για να εξακριβωθεί εάν το τροχαίο υλικό είναι δεόντως καταχωρημένο και αν οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο εθνικό μητρώο, το οποίο προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις, είναι ακριβείς και παρέχονται εγκαίρως.

3. Οι αρμοδιότητες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο (στοιχεία α εως στ) δεν δύνανται να μεταβιβάζονται, ούτε να ανατίθενται σε οποιονδήποτε φορέα που εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή της Υποδομής βάσει υπεργολαβίας σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή σε κεντρικό φορέα προμηθειών.

Άρθρο 16

Άρθρο 17 της Οδηγίας

Αρχές που διέπουν τη λήψη αποφάσεων

1. Η Αρχή εκτελεί τα καθήκοντά της χωρίς διακρίσεις, αμερόληπτα και με διαφανείς διαδικασίες. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογεί τις αποφάσεις της.

Απαντά αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων (4) μηνών, αφού λάβει όλες τις πληροφορίες που έχει ζητήσει. Μπορεί οποτεδήποτε να ζητεί την τεχνική συνδρομή του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν επιτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 14.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η Αρχή διαβουλεύεται με όλα τα μέρη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ο διαχειριστής υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης, εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού των επιχειρήσεων.

2. Η Αρχή διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3. Η Αρχή συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών με τις αρμόδιες Αρχές των άλλων κρατών μελών, προκειμένου να εναρμονίζει τα κριτήρια που χρησιμοποιεί για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 23 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60).

Άρθρο 17

Άρθρο 18 της οδηγίας

Ετήσια έκθεση

Η Αρχή δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης για την εξέλιξη τους των ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του άρθρου 29,

β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας,

δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του διαχειριστή της Εθνικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 18

Άρθρο 21 της Οδηγίας

Φορέας Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων εφεξής καλούμενη «Επιτροπή» για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που αναφέρονται στο άρθρο 19, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη ως προς τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και δύο (2) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη διορίζονται με απόφαση του Υπουργού μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της επιλέγονται μετά από δημόσια προκήρυξη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται παρακάτω. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ως άνω προκήρυξη, τη διαδικασία επιλογής του προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού ή Νομικής.

β) Να είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών ή/και διδακτορικού τίτλου σχετικού με τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

γ) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως

αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. - OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

δ) Να διαθέτουν επιστημονική γνώση και αποδεδειγμένη εμπειρία στους τομείς:

αα) Δίκαιο Σιδηροδρομικών μεταφορών,

ββ) Εθνικοί, Ευρώπαϊκοί και Διεθνείς Κανόνες ασφάλειας σιδηροδρόμων,

γγ) Κατασκευή και Λειτουργία διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων ,

δδ)Πιστοποίηση και διαπίστευση διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων,

εε) Λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας,

στστ) Λειτουργία και κανόνες λειτουργίας Σιδηροδρομικών Σταθμών,

ζζ) Έλεγχος κυκλοφορίας συρμών,

ηη) Κυκλοφορία και οδήγηση συρμών.

Η επαγγελματική εμπειρία που απαιτείται για τον Πρόεδρο της Επιτροπής πρέπει να είναι δεκαετής και πενταετής για τα μέλη της Επιτροπής, η οποία αποδεικνύεται από σχετική βεβαίωση του εργοδότη ή με στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ανάληψη μελετών και έργων στους προαναφερόμενους τομείς.

Η επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής πραγματοποιείται εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις και διαθέτουν αποδεδειγμένη εμπειρία σε πέντε (5) τουλάχιστον από τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

Η θητεία του προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής με όμοια απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αντικαταστάτης.

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο της. Ο Πρόεδρος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησηςκαι διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περιπτ. Α΄ του ν. 1268/1982 (Α΄ 87). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς εξ΄ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δευτέρου βαθμού απαγορεύεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα σε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων. Σε περίπτωση παραβίασης της απαγόρευσης αυτής, ο Πρόεδρος ή το μέλος εκπίπτει αυτοδικαίως από τη θέση του στην Επιτροπή και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επιοινωνιών η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη του. Η έκπτωση δεν αποκλείει την πειθαρχική, ποινική ή αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με άλλες διατάξεις.

6. Για τη Διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου εφεξής καλούμενο «Γραφείο». Το Γραφείο υπάγεται στη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου, διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενο του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που θα στελεχώσουν αυτή την Υπηρεσιακή Μονάδα. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού περιορίζεται μόνο στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.

7. Η Επιτροπή για την υποβοήθηση του έργου της δύναται να απευθύνεται σε τεχνικούς συμβούλους σύμφωνα με το π.δ. 346/1988 (Α΄ 230) όπως ισχύει σήμερα.

8. Η Επιτροπή δύναται να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία θα καλούνται Διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενα «Διερευνητές». Οι Διερευνητές αυτοί δύνανται κατόπιν πρόσκλησης του Προέδρου της Επιτροπής να συμμετέχουν με τα μέλη της Επιτροπής στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου ένα άτομο να επιλεγεί από την Επιτροπή για να εκπαιδευτεί ως Διερευνητής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ ή ΑΤΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού,ή Ηλεκτρονικού Μηχανικού ή αντιστοίχων ειδικοτήτων των ΑΤΕΙ.

β) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. - OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι Διερευνητές εκπαιδεύονται με ευθύνη της Επιτροπής, σε όλα τα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και στους τομείς που αναφέρονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, υποχρεωτικά για τέσσερεις (4) μήνες και εξετάζονται γραπτώς. Θεωρείται επιτυχής η εξέτασή τους εφόσον απαντήσουν στο 90% των γραπτών ερωτήσεων.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής υποχρεούται εντός οκτώ (8) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής να υποβάλει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) εγχειρίδια τα οποία θα περιλαμβάνουν τα θέματα στα οποία θα εκπαιδευτούν και θα εξεταστούν οι Διερευνητές,

β) εγχειρίδιο της Επιτροπής όπου θα αναφέρεται αναλυτικά ο ρόλος και τα καθήκοντα των Διερευνητών,

γ) πρόγραμμα επιτόπιας εκπαίδευσης σε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστή υποδομής.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ο τόπος και ο χρόνος εκπαίδευσης και διενέργειας των εξετάσεων και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εδαφίου αυτού. Μετά την επιτυχή εξέταση των ανωτέρω Διερευνητών συντάσσεται κατάλογος Διερευνητών ο οποίος κυρώνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και από αυτόν τον κατάλογο ο Πρόεδρος της Επιτροπής επιλέγει τους Διερευνητές, όποτε απαιτείται η συμμετοχή τους στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Επίσης υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που πληρούν όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και κριτήρια δύναται να οριστούν και να εκπαιδευτούν ως Διερευνητές.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής. Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή που λαμβάνουν οι Διερευνητές για κάθε έρευνα που διενεργούν.

10. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κλπ σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

11. Εντός έξι (6) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής ο Πρόεδρος υποβάλλει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, που σκοπό θα έχει την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η Επιτροπή λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις περί συλλογικών οργάνων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).

13. Το πόρισμα της Επιτροπής για κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα που διερευνά, παραδίδεται από τον Πρόεδρό της στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών

14. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Αρχή υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στην Επιτροπή διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19. Η Επιτροπή διερεύνησης πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται άμεσα σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας μία το αργότερο εβδομάδα αφού λάβει την έκθεση σχετικά με το εν προκειμένω ατύχημα ή συμβάν.

Άρθρο 19

Άρθρο 19 της Οδηγίας

Υποχρέωση Διερεύνησης

1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται για τη διερεύνηση, καθορίζεται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 20 και 21.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί επ΄ ουδενί τρόπω στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 20

Άρθρο 20 της Οδηγίας

Διεξαγωγή έρευνας

1. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και σε συνεργασία με τις, τυχόν, αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές, δίδεται, το συντομότερο δυνατόν, στους διενεργούντες την έρευνα:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή,

2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 21

Άρθρο 22 της Οδηγίας

Διενέργεια έρευνας

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 διενεργείται από την Επιτροπή εάν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρώπαϊκής Ένωσης συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων κράτους μέλους της Ευρώπαϊκής Ένωσης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Επιτροπές, ή Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες οσάκις στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή διερεύνησης ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

4. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 22

Άρθρο 23 της Οδηγίας

Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

Στο παράρτημα V του άρθρου 29 περιλαμβάνονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να αναφέρει η έκθεση διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο παράρτημα V του άρθρου 29. Η έκθεση μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 3, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις

Άρθρο 23

Άρθρο 24 της Οδηγίας

Πληροφορίες προς διαβίβαση
στον Ευρώπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων

1. Εντός μίας εβδομάδος μετά τη λήψη της απόφασης να έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 3.

Άρθρο 24

Άρθρο 25 της Οδηγίας

Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές του Κράτους Μέλους ή άλλων Κρατών -Μελών.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια των συστάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25

Η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του διαχειριστή υποδομής σε τουλάχιστον μια ακόμα κοινοτική γλώσσα πλέον της ελληνικής, η δε δομή του θα είναι σύμφωνη με το υπόδειγμα που έχει δημοσιεύσει ο Οργανισμός Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης (RailNet Europe)»

Άρθρο 26

Η παρ. 1 του άρθρου 24 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι αιτήσεις για τη χορήγηση χωρητικότητας υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις διεθνείς ενώσεις αυτών, καθώς και από φορτωτές, παραγγελιοδόχους μεταφορών και επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών για την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ελληνική επικράτεια.»

Άρθρο 27

Άρθρο 30 της οδηγίας

1. Η περ. στ της παρ.2 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) αντικαθίσταται ως εξής:

«στ) στις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 9 του π.δ. 41/2005».

2. Το άρθρο 40 του π.δ. 41/2005 « Πιστοποίηση ασφάλειας» καταργείται.

Άρθρο 28

Άρθρο 29 της οδηγίας

1. Το άρθρο 45 «Επαγγελματική Ικανότητα» του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 45

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις και πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης».

2. Το τμήμα Β΄ του παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 49 του π.δ. 41/2005 διαγράφεται.

Άρθρο 29

Παραρτήματα:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κοινοί δείκτες ασφάλειας που καλούνται να αναφέρουν οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές:

Οι δείκτες που αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), θα πρέπει να διαχωρίζονται, εφόσον υποβάλλονται.

Εάν ανακαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την Αρχή με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στο πλαίσιο της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Για τους δείκτες για τα ατυχήματα υπό τον ακόλουθο τίτλο 1, εφαρμόζεται ο κανονισμός αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

1. Δείκτες σχετικά με τα ατυχήματα

1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός ατυχημάτων και κατανομή ανά είδος ατυχήματος μεταξύ των ακολούθων:

- συγκρούσεις τρένων, μεταξύ των οποίων συγκρούσεις με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής,
- εκτροχιασμοί τρένων,
- ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, μεταξύ των οποίων ατυχήματα με πεζούς σε ισόπεδες διαβάσεις,
- ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,
- αυτοκτονίες,
- πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
- άλλα.

Κάθε ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, έστω κι αν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, π.χ. μια πυρκαγιά μετά από εκτροχιασμό.

2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος με κατανομή στις παρακάτω κατηγορίες:

- επιβάτες (και σε σχέση με το συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων),
- υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργολάβων,
- χρήστες ισόπεδων διαβάσεων,
- άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις,
- άλλοι.

2. Δείκτες σχετικά με συμβάντα και αποσοβηθέντα ατυχήματα

1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων σιδηροτροχιών, λυγισμένων γραμμών και βλαβών σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά.

2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός επικίνδυνων παραβιάσεων σηματοδοτών.

3. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων τροχών και αξόνων χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

3. Δείκτες σχετικά με τις συνέπειες των ατυχημάτων

1. Συνολικό και σχετικό (ανά συρμοχιλιόμετρο) κόστος σε ευρώ όλων των ατυχημάτων, στο οποίο, εάν είναι δυνατόν, θα πρέπει να υπολογίζεται και να συμπεριλαμβάνεται:

- αποζημίωση λόγω θανάτων και τραυματισμών,
- αποζημίωση για απώλεια ή ζημία σε περιουσιακά στοιχεία επιβατών, προσωπικού ή τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών που προκλήθηκαν στο περιβάλλον,
- το κόστος αντικατάστασης ή επισκευής του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων που υπέστησαν ζημίες,
- το κόστος λόγω καθυστερήσεων, διαταραχών και τροποποιήσεων της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται το προσωπικό και η απώλεια μελλοντικών εσόδων.

Από το ανωτέρω κόστος αφαιρούνται οι αποζημιώσεις που εισπράττονται ή που εκτιμάται ότι θα εισπραχθούν από τρίτους, όπως τους ιδιοκτήτες των αυτοκίνητων οχημάτων που εμπλέκονται στα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις. Η αποζημίωση που εισπράττεται δυνάμει των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή των διαχειριστών υποδομής δεν αφαιρείται.

2. Συνολικός και σχετικός (με τον αριθμό των δεδουλευμένων ωρών) αριθμός ωρών εργασίας του προσωπικού και των συμβασιούχων που χάθηκαν λόγω των ατυχημάτων.

4. Δείκτες σχετικά με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

1. Ποσοστό των χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών με αυτόματο σύστημα προστασίας συρμών (ATP), ποσοστό συρμοχιλιομέτρων σε γραμμές με λειτουργικά συστήματα ATP.

2. Αριθμός των ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά και ανά χιλιόμετρο γραμμής). Ποσοστό των ισόπεδων διαβάσεων με αυτόματο ή χειροκίνητο σύστημα προστασίας.

5. Δείκτες σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας

Εσωτερικοί έλεγχοι που διενεργήθηκαν από διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως ορίζεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Συνολικός αριθμός περατωθέντων ελέγχων και ο αριθμός ως ποσοστό των απαιτούμενων (ή/και προγραμματισμένων) ελέγχων.

6. Ορισμοί

Οι αναφέρουσες αρχές μπορούν κατά την υποβολή των στοιχείων σύμφωνα με το παρόν παράρτημα να χρησιμοποιούν ορισμούς των δεικτών και μεθόδους υπολογισμού του κόστους που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο. Όλοι οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί και μέθοδοι υπολογισμού επεξηγούνται σε παράρτημα της ετήσιας έκθεσης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 16.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 περιλαμβάνουν:

1. Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,

2. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

3. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία και της συντήρησης του νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, οι οποίοι δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει κανόνες για την ανταλλαγή τροχαίου υλικού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα συστήματα ταξινόμησης και τις απαιτήσεις σχετικά με τις διαδικασίες δοκιμών,

4. Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,

5. Κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

6. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

7. Κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

Πρέπει να παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

2. Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό˙

β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων˙

γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:

- των ΤΠΔ ή
- των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ, ή
- άλλων σχετικών κανόνων, ή
- αποφάσεων των αρχών,

και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ΄ όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων

δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες˙

ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες˙

στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή˙

ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας˙

η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων˙

θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης

ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές˙

ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ

Προκειμένου η Αρχή να εκδώσει το συγκεκριμένο τμήμα του πιστοποιητικού ασφάλειας που αφορά το δίκτυο, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα έγγραφα:

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας,
- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,
- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιορίζεται ο όγκος των πληροφοριών, θα πρέπει να υποβάλλεται μόνο συνοπτική τεκμηρίωση όσον αφορά τα στοιχεία που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ και τις άλλες απαιτήσεις του π.δ. 345/2001 και του π.δ. 139/2005

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

1. Συνοπτική παρουσίαση

Η συνοπτική παρουσίαση περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή του περιστατικού, πότε και πού έλαβε χώρα και τις συνέπειές του. Αναφέρονται επίσης τα άμεσα αίτια, καθώς και οι παράγοντες που συνετέλεσαν και τα βαθύτερα αίτια, όπως προκύπτουν από τη διερεύνηση. Παρατίθενται οι βασικές συστάσεις και παρέχονται πληροφορίες για κάθε αποδέκτη.

2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού

1. Το περιστατικό:

- ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,
- περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και των επειγόντων περιστατικών,
- η απόφαση να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

2. Οι συνθήκες του περιστατικού:

- εμπλεκόμενο προσωπικό και εργολάβοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες,
- οι συρμοί και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού,
- περιγραφή της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης - είδη γραμμών, αιχμές αλλαγών, αλληλομανδάλωση, σηματοδότες, σύστημα προστασίας τρένων,
- μέσα επικοινωνίας,
- έργα εκτελούμενα στον χώρο ή πλησίον αυτού,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου για έκτακτο σιδηροδρομικό περιστατικό και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:

- επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,
- φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,
- τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

4. Εξωτερικές συνθήκες:

- καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.

3. Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων

1. Συνοπτική παρουσίαση των μαρτυριών (με προστασία της ταυτότητας των ατόμων):

- σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,
- άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

- η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,
- απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,
- διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,
- διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

- σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,
- άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

- σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,
- υποδομή,
- εξοπλισμός επικοινωνιών,
- τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

- μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,
- ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,

- μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

- χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,

- ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,

- σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής.

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

4. Ανάλυση και συμπεράσματα

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

- εξαγωγή των συμπερασμάτων για το περιστατικό, με βάση τα γεγονότα που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3.

2. Συζήτηση:

- ανάλυση των περιστατικών που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τα αίτια του περιστατικού και τις επιδόσεις των υπηρεσιών διάσωσης.

3. Συμπεράσματα:

- άμεσα και έμμεσα αίτια του περιστατικού, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, ή την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων,

- βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση,

- βαθύτερα αίτια που συνδέονται με τις προϋποθέσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

- ανεπάρκειες και αδυναμίες που αποκάλυψε η έρευνα, χωρίς συνάφεια όμως με τα συμπεράσματα για τα αίτια.

5. Ληφθέντα μέτρα

- Κατάλογος των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή υιοθετηθεί ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. Συστάσεις.

Άρθρο 30

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος ανατίθεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αθήνα, 17 Αυγούστου 2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ — **ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2410 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**210 4135228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**26610 89122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**2610 638109**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**22510 46654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**		

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).
* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00

010002012308070016

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr